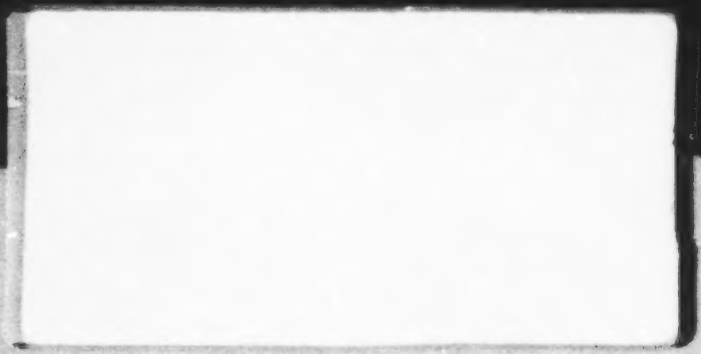
Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

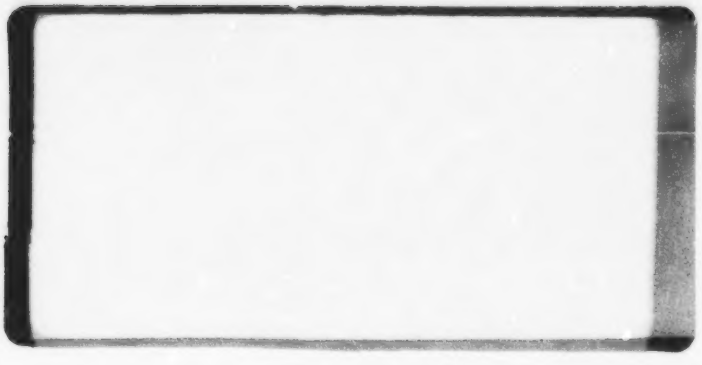


Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

89-01223/



This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU NAUFRAGE DU PETIT BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "NATALIE" ET DE LA MORT PRÉSUMÉE DE SES TROIS MEMBRES D'ÉQUIPAGE, AU LARGE DE WEST DOVER (N.-É.) LE 21 NOVEMBRE 1987

RAPPORT N° 501

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu' à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU NAUFRAGE DU PETIT BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "NATALIE" ET DE LA MORT PRÉSUMÉE DE SES TROIS MEMBRES D'ÉQUIPAGE, AU LARGE DE WEST DOVER (N.-É.), LE 21 NOVEMBRE 1987

Fiche technique du bateau

Nom	"NATALIE"
Numéro officiel	326092
Port d'immatriculation	Halifax (N.-É.)
Jauge brute	4,69 tonneaux
Jauge nette	4,03 tonneaux
Longueur	7,9 m
Largeur	2,44 m
Creux	1,22 m
Tirant d'eau approximatif (au moment de l'accident)	0,30 m
Type	Bateau de pêche côtière non ponté en bois
Construction	1966, Mader's Cove (N.-É.)
Propulsion	Moteur à essence de 140 BHP, entraînant une hélice à pas fixe
Moyens de propulsion auxiliaire	2 avirons
Cargaison	Aucune
Équipage	3 personnes
Propriétaire/Patron	Elwood Harrington Berringer, Middle Village (N.-É.)

Équipement de navigation

Compas	Magnétique

Engins de sauvetage

Gilets de sauvetage	4 ou 5, type 'trou de serrure', approuvés par le ministère des Transports
Fusées de détresse	Type et quantité inconnus

Équipement de communication

Aucun

Description du bateau

Le "NATALIE" était un petit bateau en bois non ponté du type qu'on utilise pour pêcher dans les eaux abritées des nombreuses rades et baies qui forment la côte de la Nouvelle-Écosse.

Un plancher de planches de bois était installé mais non fixé en place, sur toute la longueur du bateau, ce qui donnait une hauteur de 0,92 m à l'intérieur, de la surface du plancher au sommet du plat-bord.

Une petite timonerie était placée sur le plancher, à peu près au milieu du bateau, et renfermait la barre, le compas et les engins de sauvetage.

Les avirons et une gaffe étaient rangés, mais non saisis, sur le pont en planches.

Le moteur était protégé par un couvercle de caisse en bois de 1 m de longueur.

Le "NATALIE", même s'il était enregistré comme bateau de pêche, n'était pas inspecté par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne étant donné que sa jauge brute était en-dessous du seuil réglementaire de 15 tjb.

NOTA : Dans le présent rapport, toutes les heures sont données à l'heure normale de l'Atlantique (UTC moins 4 heures)

Données préliminaires

Le "NATALIE" à quitté son mouillage de Middle Village, West Dover, au matin du samedi 21 novembre 1987 à destination de l'entrée de Port Dover, à quelque 2 milles de là, pour récupérer des filets de pêche placés l'été précédent.

Il y avait trois personnes de la même famille à bord, accompagnées de leur chien.

Environ 4 heures plus tard, certaines personnes sur la côte

se sont rendu compte que le bateau était en retard et un pêcheur local a entamé des recherches. La Garde côtière canadienne a aussitôt été alertée et a entrepris une opération de recherche et sauvetage en bonne et due forme, en collaboration avec les pêcheurs.

On a trouvé des épaves identifiées comme ayant fait partie de la structure du "NATALIE" ainsi qu'un des avirons du bateau; toutefois, au moment de la rédaction du présent rapport, on n'avait retrouvé aucun des occupants qui sont considérés comme disparus et présumément noyés. On estime que le sinistre est survenu à la position approximative de 44° 29,0'N par 63°51,3'W.

L'accident n'a fait que très peu de pollution, sous forme d'un déversement d'essence.

Renseignements concernant les personnes disparues

Nom	Stanley Wakefield Berringer
Poste à bord du bateau	Patron
Âge	86 ans
Adresse	West Dover (N.-É.)
Nom	Clifford Stanley Berringer
Poste à bord du bateau	Matelot
Âge	55 ans
Adresse	West Dover (N.-É.)
Nom	Elwood Harrington Berringer
Poste à bord du bateau	Matelot
Âge	50 ans
Adresse	West Dover (N.-É.)

Récit des événements

West Dover et Middle Village sont deux petits villages de pêcheurs situés dans une baie connue sous le nom de Port Dover. (Voir section de la carte nº 4386 du Service hydrographique du Canada.) Les deux localités de Middle Village et West Dover sont

désignées par les gens de la place sous le même nom de West Dover en ce qui concerne l'exploitation des bateaux de pêche et ceux-ci sont tous considérés comme ayant leur port d'attache à West Dover.

La partie de Middle Village où vivent les trois familles Berringer comprend un promontoire sur lequel sont situées leurs maisons, dont l'une appartient à Berringer père et les deux autres à ses deux fils. Un petit hangar de pêcheurs avec un quai privé, poste d'accostage permanent du "NATALIE", est situé à la pointe du promontoire, sur le rivage.

Stanley Berringer, le père, possédait et exploitait le "NATALIE" depuis bien des années et, depuis leur enfance, ses deux fils, Elwood et Clifford, l'aidaient chaque fois qu'ils en avaient la possibilité. Les deux fils avaient chacun un emploi permanent autre que la pêche, par conséquent, l'aide qu'ils apportaient à leur père dépendait des disponibilités que leur laissait leur emploi.

Les titres de propriété du "NATALIE" étaient transférés à Elwood depuis quelques années, mais Stanley Berringer était toujours considéré par la famille comme le patron du bateau et de l'entreprise de pêche.

Comme à l'habitude, des filets de pêche (filets maillants) avaient été placés au cours de l'été près de hauts-fonds à l'extérieur de l'entrée du port. La saison de pêche du homard d'avant Noël devait ouvrir le 30 novembre, il fallait donc cesser la pêche aux filets maillants, relever les filets et les ramener à terre pour révision et réparation si nécessaire.

Une tempête provoquant des vents d'Est à Sud-Est de 30 à 40 noeuds était passée au Sud de la région le vendredi 20 novembre et, même si le temps s'était considérablement amélioré le samedi 21 novembre, les vagues résiduelles de la tempête rendaient la mer à l'extérieur du port intérieur houleuse et tourmentée parmi les nombreux rochers et hauts-fonds.

À 07h00, le samedi 21 novembre, Elwood Berringer dit à sa femme que son père, son frère et lui-même ont l'intention d'aller relever les filets dans la journée. Comme il est impossible de juger de l'état de la mer en eau exposée par la situation dans le port intérieur, ils comptent prendre la mer avec le "NATALIE", se diriger vers l'entrée et revenir si la mer est trop houleuse. Il téléphone aussi à un cousin qui vit à quelque 5 milles de là et qui jouit d'une bonne vue sur l'océan afin d'avoir son avis sur l'état de la mer; celui-ci estime que la mer est agitée.

Vers 08h30, le "NATALIE" appareille de son poste d'accostage de Middle Village et, quelques minutes plus tard, d'autres pêcheurs de la place qui se dirigent vers leurs bateaux et leurs

engins de pêche à West Dover le voient faire route vers l'entrée du port. Voici les conditions météorologiques observées alors par ces pêcheurs : vent d'Est-Nord-Est de 5 noeuds, très bonne visibilité et eaux calmes dans le port; toutefois, les observateurs s'inquiètent un peu de la sécurité du "NATALIE" car ils savent que la mer à l'extérieur du port est toujours houleuse. Aucun autre pêcheur n'a l'intention de quitter le port ce jour-là.

Même si on aperçoit le bateau, on ne voit ni ses occupants ni le chien et on présume qu'ils sont tous dans la timonerie.

Vers 13h00, un des pêcheurs commence à s'inquiéter véritablement: le "NATALIE" n'est pas revenu et il sait que, dans des circonstances normales, il ne faut pas plus de 2 heures pour relever les filets. Il se rend en voiture à East Dover, à 5,5 km de là, d'où il voit bien le secteur où les filets étaient placés; il constate que la mer est agitée et qu'il n'y a aucun signe du "NATALIE". En revenant à West Dover à 13h30, il fait part de son inquiétude à d'autres pêcheurs et ceux qui possèdent des bateaux plus gros et mieux en mesure de tenir la mer entreprennent des recherches pour retrouver le "NATALIE", mais celles-ci s'avèrent vaines.

À 14h00, on décide d'appeler la Station radio de la Garde côtière de Halifax (VCS) qui informe à son tour la Garde côtière canadienne (GCC) et le Centre de coordination du sauvetage (CCS) de Halifax (N.-É.), lequel déclenche immédiatement une opération de recherche et sauvetage.

On retrouve, au cours des recherches, diverses épaves ayant appartenu à la structure ou à l'équipement du navire, mais on n'aperçoit aucun des occupants et, à 20h40 le 23 novembre (coucher du soleil), on ralentit les recherches et les trois personnes à bord sont classées comme des personnes disparues.

Analyse des principaux facteurs

1. État de la structure du "NATALIE"

Comme le "NATALIE" avait moins de 15 tjb, il n'était pas assujetti à une inspection réglementaire par la Direction de la sécurité des navires de la GCC; par conséquent, il n'avait pas été inspecté par cette direction. En outre, il n'existe aucune indication selon laquelle des inspections auraient été effectuées à des fins d'assurance, par conséquent, il est impossible de connaître avec certitude l'état du bateau. Celui-ci avait été construit en 1966, et, même s'il avait 21 ans, était apparemment en bon état parce que les organes mécaniques de même que la structure avaient été entretenus avec soin.

2. Santé de l'équipage

Tous les membres de l'équipage étaient apparemment en bonne santé et bien reposés; même si Berringer père avait près de 87 ans, les autres pêcheurs de l'endroit estiment qu'il jouissait d'une santé équivalente à celle d'une personne athlétique de 60 ans.

3. Chien

Il était apparemment assez habituel que le chien accompagne les trois adultes dans les voyages de pêche; il s'agissait d'un gros chien du genre Labrador Retriever qui, semble-t-il, se comportait bien quand il était à bord.

4. Expérience et qualifications de l'équipage

Berringer père pêchait sur des bateaux de types similaires depuis l'âge de 15 ans, c'est-à-dire depuis environ 71 ans. Ses deux fils, âgés de 50 et 55 ans, l'avaient aidé sur le bateau à de nombreuses occasions à partir de l'âge de 15 ans; tous les trois avaient travaillé ensemble à maintes reprises au cours des 35 ou 40 années passées, et on peut donc dire que leur expérience cumulative était considérable.

5. Soudaineté de l'accident

Aucun survivant ou aucun corps n'ont été retrouvés pendant ou après les recherches; on présume donc que l'accident est survenu si soudainement qu'aucun des membres de l'équipage n'a eu le temps de revêtir un gilet de sauvetage. Comme le bateau devait traverser des eaux relativement houleuses pour relever les filets, il aurait été prudent que les occupants portent soit un gilet de sauvetage ou tout autre type de vêtements de flottaison individuels (VFI).

6. Engins de sauvetage

Le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche édicté en conformité avec la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliquait au "NATALIE" qui n'était pas assujetti à une inspection réglementaire. Or, l'article 30 de ce Règlement stipule, sous le titre "Équipement de sauvetage" :

> Tout bateau de pêche non ponté d'une longueur d'au plus 12,2 m aura
>
> a) un gilet de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord
>
> b) une bouée de sauvetage approuvée munie d'une ligne de 27 m.

Le "NATALIE" avait apparemment à bord 4 ou 5 gilets de sauvetage approuvés, rangés dans la timonerie; on ne sait pas s'il y avait une bouée de sauvetage à bord. Il y avait aussi dans la timonerie un certain nombre de signaux de détresse (fusées éclairantes) d'un type indéterminé. On n'a pas retrouvé les gilets de sauvetage qui étaient, semble-t-il, solidement attachés, et il est possible qu'ils aient coulé toujours fixés aux parties plus lourdes du bateau. On n'a pas retrouvé de bouée de sauvetage.

7. Épaves

Les quelques épaves qui ont été retrouvées au cours des recherches ont été positivement identifiées comme provenant de la structure du bateau par les familles et par les pêcheurs qui connaissaient bien le "NATALIE"; l'identification a été faite en comparant les trois couleurs différentes de la coque du bateau, de la timonerie et des planches du plancher avec les couleurs des épaves. Sauf pour les planches du plancher, les épaves consistaient en morceaux de taille réduite de 0,5 m à 1 m de longueur, ce qui indique que le bateau a été démoli.

Parmi les débris, on a retrouvé un aviron qui a été positivement identifié comme provenant du "NATALIE", ainsi qu'un gilet de sauvetage qu'il a été impossible d'identifier positivement et qui était d'un type différent de ceux qui ont été décrits comme appartenant au "NATALIE".

8. Moment et position du naufrage

Le lendemain 22 novembre, on a retrouvé les filets encore tendus, par conséquent, il semble que l'accident soit survenu avant que le "NATALIE" y soit arrivé et ait commencé à les relever. Le bateau a dû arriver en eaux tumultueuses après être sorti du port intérieur abrité, c'est-à-dire entre la pointe Soi et l'Île Longue; il a probablement pénétré en eaux encore plus tumultueuses après avoir quitté l'abri relatif de l'Île Taylor, de l'Île Flemming et des nombreuses petites Îles et hauts-fonds au Sud.

Des parties du plancher du bateau ont été rejetées sur l'Île Flemming et la marée a commencé à descendre à 07h25. Comme le "NATALIE" a quitté Middle Village à 08h30, on conclut que l'accident est survenu à une position au Nord ou au Nord-Ouest de l'Île Flemming vers 08h45 le 21 novembre, alors que le bateau faisait route vers ses filets et tandis qu'il tentait d'évaluer l'état de la mer dans le secteur des filets.

9. Influence des marées

La pleine mer était à 07h25 ce matin-là avec une baisse de

la marée jusqu'à la basse mer suivante d'environ 2 m; les courants de marée produits suivent généralement la côte dans cette zone, par conséquent, la marée descendante devait porter en direction Sud-Est, à une vitesse d'environ 1 noeud, semble-t-il. Selon les habitants de l'endroit, quand le vent souffle en direction Sud (en s'éloignant de la terre), le courant porte alors plus au Sud.

On considère que l'accident est survenu à l'entrée du port ou non loin de là vers 08h45, 1 heure 20 minutes environ après la pleine mer, alors que le vent, quoique léger à 5 noeuds, soufflait en direction Ouest-Sud-Ouest; par conséquent, au moment de l'accident, le courant devait porter plus au Sud à une vitesse de 1 noeud, vers la haute mer.

Les premières recherches ont été entreprises par des pêcheurs vers 14h00; 5h25 min, s'étaient donc écoulées depuis le moment de l'accident, ce qui a dû permettre une dérive de quelques milles vers le large dans l'océan Atlantique.

Les débris ont été retrouvés disséminés sur une grande superficie, certains sur les côtes de l'île Flemming à l'entrée du port et d'autres jusqu'à 5 milles en haute mer.

10. Cause de l'accident

En l'absence de témoignage de personnes directement impliquées dans l'accident et comme on n'a retrouvé du bateau que de petits morceaux d'épaves identifiables, il est impossible d'établir la ou les causes du sinistre; par conséquent, voici une liste des causes probables établies à partir des témoignages de personnes qui sont parties à l'enquête.

En approchant de l'entrée du port :

- le bateau a pénétré dans une mer agitée et sa structure n'était pas suffisamment solide pour y résister;

- après être arrivé dans une mer agitée, le bateau a été envahi par l'eau en voulant faire demi-tour pour revenir dans le port intérieur;

- le moteur est tombé en panne soit pour des raisons mécaniques, soit parce qu'il a été submergé;

- l'appareil à gouverner a fait défaut et il a été impossible de gouverner avec un aviron; le bateau s'est donc empli d'eau et/ou il a dérivé sur les rochers.

Parmi d'autres causes possibles, on peut mentionner des tentatives pour repêcher quelqu'un qui serait passé par-dessus bord ou une erreur de jugement dans la navigation qui aurait jeté le bateau contre les rochers.

11. Temps de survie

Une brochure de la Société canadienne de la Croix-Rouge intitulée "Survie en eau froide" illustre sous forme de graphique les temps de survie pour des personnes adultes portant un gilet de sauvetage ordinaire et se tenant immobiles dans l'eau. Avec une température de l'eau de mer de 7 °C comme c'était le cas au moment du sinistre, le sujet a de forte chance de survie s'il est secouru en-dedans de 50 minutes. Entre 50 minutes et 2 heures d'immersion, le sujet est faible et incapable de s'aider lui-même. Au bout de 2 heures, la mort survient.

La température de l'air était de 6 °C. Compte tenu du fait que :

- la mer, dans le secteur de l'accident, était tourmentée avec des vagues escarpées atteignant 2 m;

- aucun des trois membres d'équipage ne savait nager, ils portaient tous de lourds vêtements d'hiver et des bottes et ils n'avaient pas de gilets de sauvetage ni aucun autre type de VFI;

il est très improbable que les naufragés aient pu demeurer à flot pendant une période de temps appréciable et, par conséquent, leur temps de survie a dû être très limité.

12. Radio

Le "NATALIE" n'avait pas de poste radio à bord et n'était pas tenu d'en avoir un en vertu du Règlement. L'accident semble être survenu rapidement; toutefois, si le bateau avait été muni d'une radio, il aurait peut-être été possible de transmettre un signal de détresse qui aurait pu alerter d'autres pêcheurs et la GCC.

13. Prévisions météorologiques

Une tempête provoquant des vents d'Est à Sud-Est de 30 à 40 noeuds avait traversé la région le vendredi 20 novembre et, à 17h00 ce même jour, une prévision maritime pour le secteur diffusée par Environnement Canada pour le samedi 21 novembre et le dimanche 22 novembre se lisait comme suit :

Avertissement de coup de vent maintenu.

> Vents d'Est de 20 à 35 noeuds s'intensifiant en vents d'Est de 30 à 45 noeuds tôt en soirée. Vents diminuant en vents d'Ouest de 15 à 25 noeuds au cours de la nuit. Vents s'intensifiant en vents du Nord-Ouest de 25 à 35 noeuds au cours de la soirée de samedi. Pluie et bruine jusqu'en soirée. Averses de neige samedi. Visibilité de près de 1 dans les précipitations et la brume. Température près de 8 en soirée et près de 3 samedi. Aperçu pour dimanche ... coups de vent du Nord-Ouest.

On ne sait pas si l'équipage du "NATALIE" a eu connaissance des prévisions météorologiques; toutefois, même quand on ne dispose pas de poste radio maritime, il est possible de connaître les prévisions météorologiques n'importe quand par les postes radio commerciaux locaux, par téléphone ou à la télévision et les disparus avaient apparemment l'habitude de se procurer ces prévisions météorologiques.

En outre, à titre de service au grand public, Environnement Canada, grâce à sa station radio météorologique diffusant sur les fréquences 162,55 MHz, 162,40 MHz et 162,475 MHz sur la bande VHF-FM donne continuellement les prévisions météorologiques générales. De plus, dans les localités maritimes du Canada, ces stations radio météorologiques diffusent aussi la météo maritime pour répondre aux besoins particuliers des pêcheurs. Il est possible de se renseigner au sujet de ce service fourni par Environnement Canada en s'adressant au bureau local de ce ministère.

On sait que les disparus se sont inquiétés de l'état de la mer à l'extérieur du port et c'est pourquoi l'un d'eux a téléphoné à leur cousin avant d'appareiller.

14. Motifs de la sortie en mer

La saison de pêche au homard devait ouvrir une semaine plus tard; les filets maillants étaient toujours en place et peut-être endommagés par la tempête du vendredi, les coups de vent prévus pour la soirée du samedi et le dimanche laissaient planer le risque que les filets soient endommagés encore davantage et le temps était calme dans le port le samedi matin.

On ne sait pas pourquoi il a été décidé de se rendre en bateau à l'entrée du port afin d'évaluer l'état de la mer quand il aurait été possible de le faire en allant à un bon point d'observation sur la terre ferme, mais on sait que les deux fils ne disposaient que de peu de temps pour aider leur père et il est possible que ce soit l'inquiétude au sujet

des filets qui ait suscité une tentative en vue de les relever avant les coups de vent prévus pour le samedi soir et le dimanche. C'est ce qui explique que le bateau se soit aventuré trop loin dans la mer houleuse.

15. Opérations de recherche et sauvetage

Le Centre de coordination du sauvetage (CCS) de Halifax (N.-É.) a été averti par la station radio de la Garde côtière de Halifax à 14h22 que le "NATALIE" était en retard. Le CCS a fait appel à 14h25 au navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) "SAMBRO" qui était amarré à son poste d'accostage de Sambro à quelque 12 milles marins de West Dover. Le "SAMBRO" a quitté son poste d'accostage à 14h35 et est arrivé sur les lieux à 16h10 pour commencer les recherches. À 17h10, on avait retrouvé un aviron et quelques épaves qu'on a identifiés comme appartenant au "NATALIE". Le NGCC "MARY HITCHENS" a aussi été mobilisé à 17h45.

Voici la chronologie des interventions des navires de la GCC :

Nom	Type	Mobilisé	Départ	Arrivée sur les lieux
"SAMBRO"	NGCC	21/14h25	21/14h35	21/16h10
"MARY HITCHENS"	NGCC	21/17h45	21/18h17	21/20h25

En plus des deux navires de la GCC, plusieurs bateaux de pêche de l'endroit ont poursuivi les recherches qu'ils avaient entreprises à 13h30, le 21 septembre, et ont collaboré avec les navires de la GCC. Le coucher du soleil est survenu à 20h40 ce jour-là et les recherches se sont poursuivies tout au cours de la nuit et ont permis de retrouver plusieurs épaves. Le temps a continué d'être couvert et les recherches ont été compliquées par des averses de neige, des vents d'Ouest de 30 à 35 noeuds et une mer tumultueuse.

Les conditions météorologiques se sont améliorées le dimanche matin 22 novembre et on a fait appel aux aéronefs du ministère de la Défense nationale suivants.

Type	Mobilisé	Départ	Arrivée sur les lieux
Avion Tracker	22/08h50	22/08h59	22/09h04
Hélicoptère Labrador	21/19h50	22/08h41	22/10h15

Un avion Cessna 172 de l'Association civile de recherche et

sauvetage aérien (ACRSA) a été dépêché sur les lieux à 12h11, le 22 novembre.

Les recherches se sont poursuivies jusqu'au coucher du soleil le lundi 23 novembre, mais sans succès sauf qu'on a récupéré quelques autres épaves.

Constatations

Alors qu'il était en route pour aller relever des filets de pêche à l'entrée du port de Port Dover (N.-É.), le petit bateau de pêche canadien "NATALIE" a coulé au matin du 21 novembre 1987 avec ses trois membres d'équipage.

En l'absence de témoignage de première main et comme on n'a retrouvé que quelques petites épaves, il est impossible de connaître avec certitude les causes de l'accident; toutefois, voici celles qui semblent les plus probables :

- le temps limité dont disposaient les deux fils Berringer ainsi que les conditions météorologiques antérieures et prévues pour le lendemain ont accentué l'urgence de relever les filets;

- la mer était toujours houleuse et l'accident est survenu alors que le bateau s'était aventuré en eaux exposées pour évaluer l'état de la mer;

- l'accident est survenu rapidement.

Les victimes ont perdu la vie à cause des facteurs suivants :

- elles ne savaient pas nager;

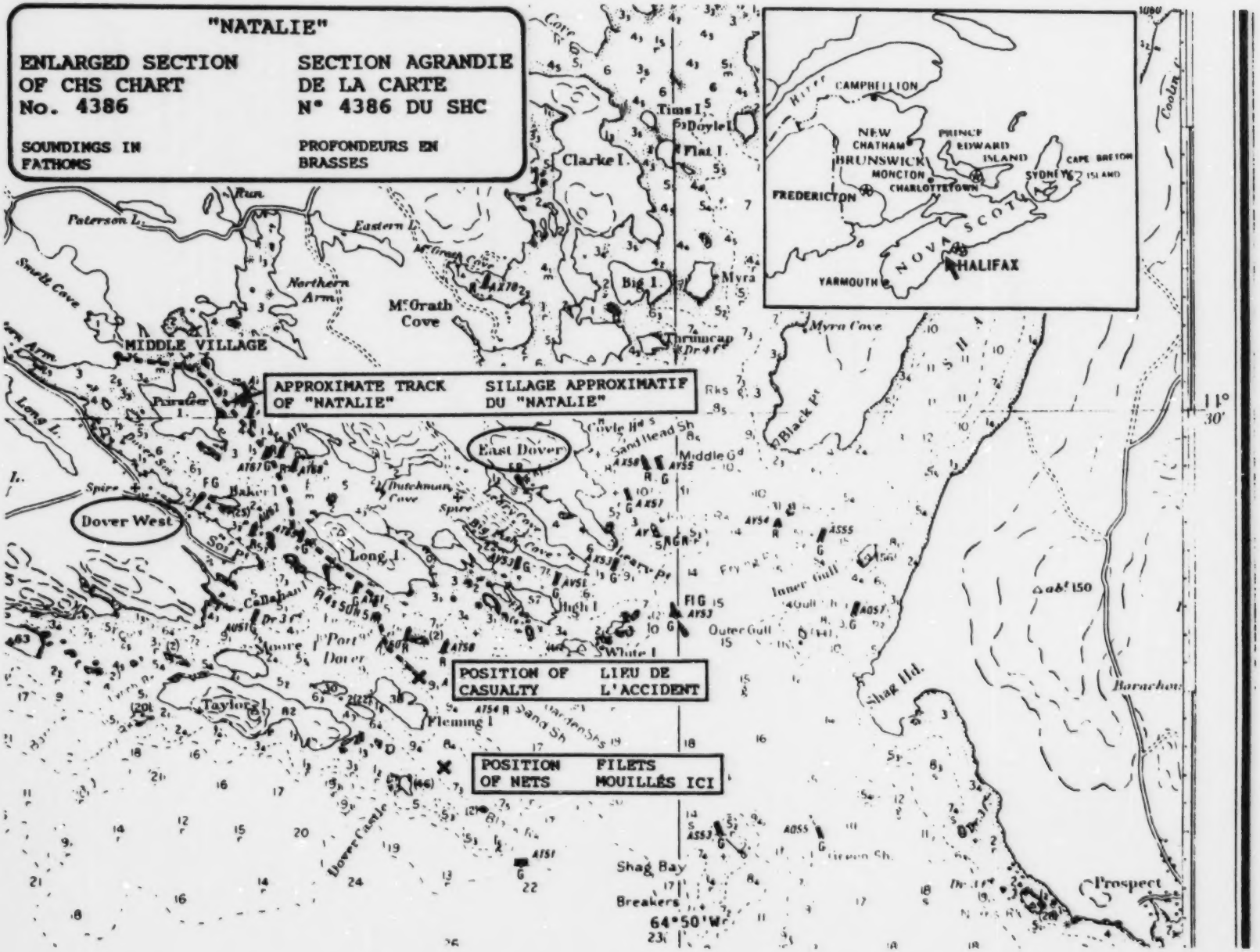
- elles ne portaient pas de combinaisons de survie, ni de gilets de sauvetage ni aucun autre type de VFI.

Autres constatations

Des avertissements de coups de vent étaient toujours en vigueur et aucun autre bateau de la place ne devait aller pêcher ce jour-là à cause de l'état de la mer.

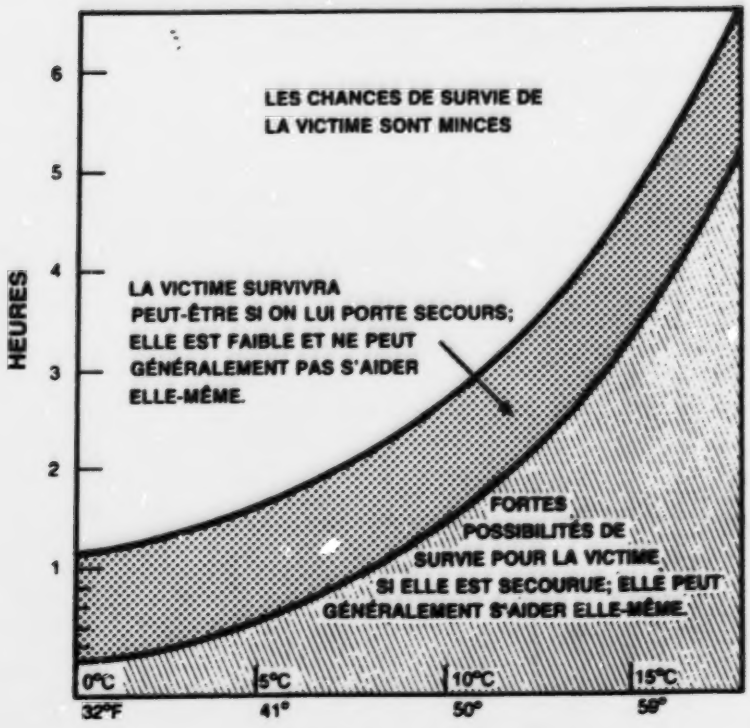
Le bateau n'avait pas à bord de radiotéléphone qui aurait pu permettre d'alerter les pouvoirs publics.

OTTAWA (ONT.)
DÉCEMBRE 1988


"NATALIE"
ENLARGED SECTION OF CHS CHART No. 4386
SECTION AGRANDIE DE LA CARTE N° 4386 DU SHC
SOUNDINGS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
APPROXIMATE TRACK OF "NATALIE"
SILLAGE APPROXIMATIF DU "NATALIE"
POSITION OF CASUALTY
LIEU DE L'ACCIDENT
POSITION OF NETS
FILETS MOUILLÉS ICI
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
MIDDLE VILLAGE
Dover West
East Dover
Port Dover
McGrath Cove
Northern Arm
Eastern L.
Paterson L.
Clarke I.
Tims I.
Doyle I.
Flat I.
Big I.
Myra
Myra Cove
Thrumcap
Long I.
Baker I.
Pinnacle I.
Callahan I.
Moore I.
Taylor I.
Fleming I.
Hugh I.
White I.
Inner Gull
Outer Gull
Shag Hd.
Shag Bay
Breakers
Prospect
Barachois
Dover Castle
64°50'W
11°
30'

APPENDICE I

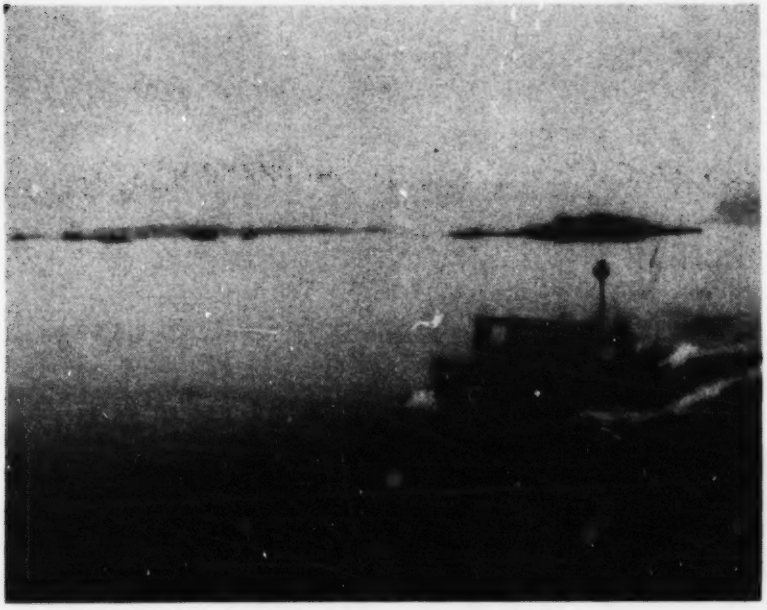
SURVIE EN EAU FROIDE



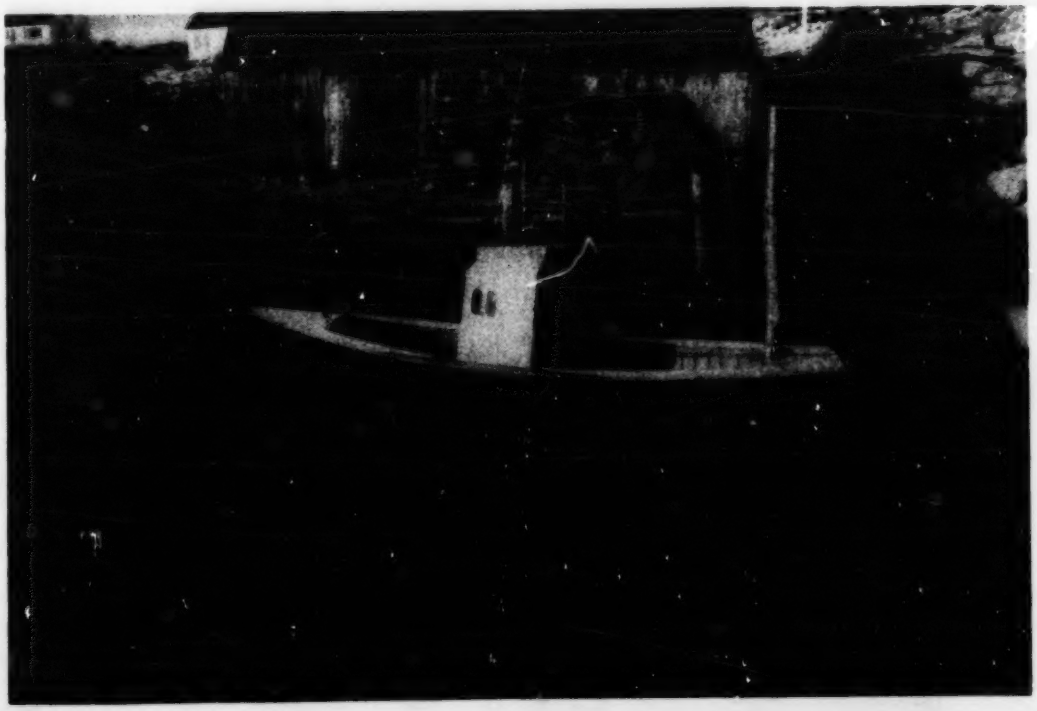
TEMPÉRATURE DE L'EAU

Le graphique ci-dessous donne une idée de la durée de survie d'un adulte moyen immergé dans l'eau à des températures diverses. Les données proviennent d'expériences de refroidissement effectuées en mer en gardant immobiles dans l'eau des hommes et des femmes vêtus de vêtements légers et d'un gilet de sauvetage ordinaire. Le graphique indique, par exemple, que la durée de survie prévisible est d'environ 2 heures et demie à 3 heures dans l'eau à 10°C (50°F). Cette durée est plus longue pour les personnes grasses et plus courte pour les personnes menues. Bien que les femmes soient en général un peu plus grasses que les hommes, elles se refroidissent un peu plus vite en raison de leur petite stature. Cependant, à taille égale, l'homme se refroidira plus vite.

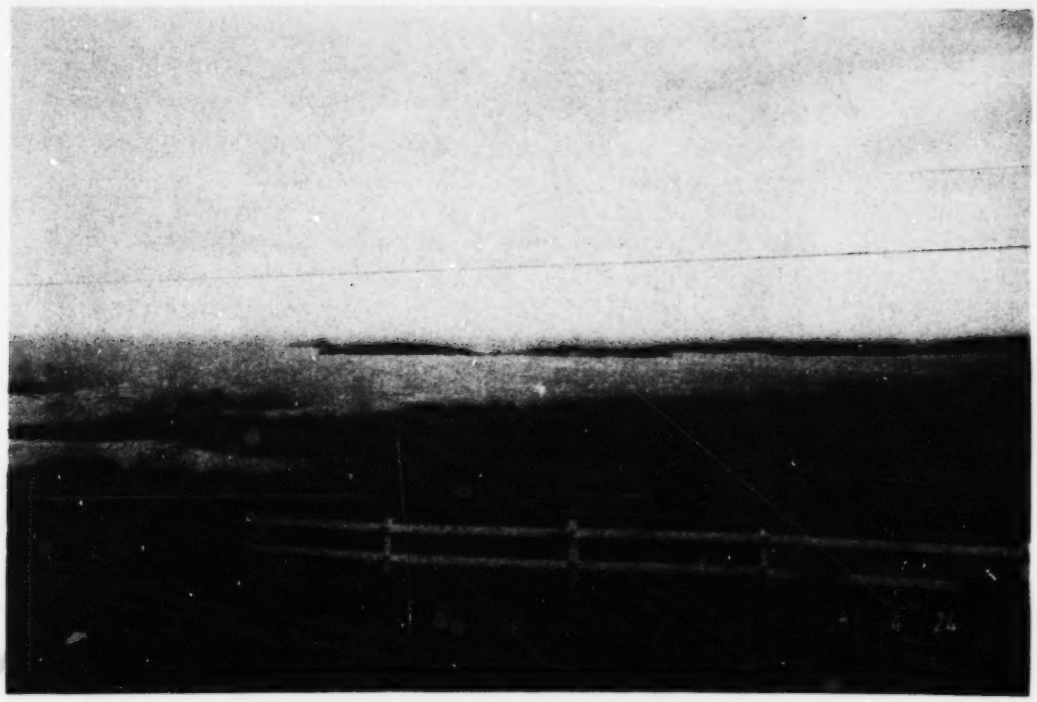
"SURVIE EN EAU FROIDE"
LA SOCIÉTÉ CANADIENNE
DE LA CROIX-ROUGE



Fishing vessel "NATALIE".
Bateau de pêche "NATALIE".



Fishing vessel similar to the "NATALIE".
Bateau de pêche semblable au "NATALIE".



View of area from East Dover.
Secteur vu de East Dover.

Parts of wreckage.
Morceaux des débris.